

VAS PGT MAGNAGO - VALUTAZIONE DEL DOCUMENTO DI PIANO

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	indicatori utilizzati	problematiche (Stato attuale)	indirizzi (VAS)	Azioni e normativa di Piano	Contributi dei vari attori	Efficacia dell'obiettivo (questa colonna serve per il monitoraggio del Piano)
1. Valorizzare ed innovare le destinazioni d'uso del territorio in funzione del potenziamento ed ammodernamento dell'infrastruttura viaria territoriale, sovracomunale e comunale, di recente realizzazione	a) gestire al meglio la domanda di edificabilità attratta dalle nuove infrastrutture, salvaguardando la capacità della nuova viabilità, con particolare riferimento al contenimento delle immissioni da privati	1. Dimensione delle macchie [A/N] mq 2. Hs standard apparati (mq/abitante) 3. Coefficiente di frammentazione da strade (m) 4. Densità strade	1. Possibile chiusura dei varchi individuati dalla rete ecologica provinciale 2. Perdita delle aree agricole e delle relative funzioni, compresa la funzione tampone 3. Frammentazione aree agricole e conseguente aumento della vulnerabilità dell'area	1. Pianificazione di interventi per la mitigazione dell'effetto barriera prodotta dalla tangenziale sud (cfr. Allegato 3) 2. Salvaguardia delle aree agricole di maggiori dimensioni 3. Mantenimento di aree non edificabili negli ambiti agricoli più ampi; sviluppo delle nuove aree edificabili in contatto con le aree esistenti; sfavorire l'urbanizzato sparso e lungo gli assi stradali 4. Formazione di fasce tampone ai lati della nuova tangenziale con rilevati, fasce arboreo/arbustive	1. L'assetto viabilistico deve basarsi sugli elementi esistenti ed articolarsi dall'asse viario 2. Sviluppo di piste ciclo-pedonali integrate alla viabilità urbana e della dotazione di parcheggi in prossimità della stazione ferroviaria 3. Efficace una fascia di transizione tra l'urbanizzato ed il Parco delle Roggie. 4. Contenimento delle espansioni residenziali entro il tessuto edificato		
	b) individuare eventuali aree con caratterizzazione terziaria: commerciale, ricettiva/alberghiera e di servizio		1. Possibile chiusura dei varchi individuati dalla rete ecologica provinciale; 2. Perdita delle aree agricole e delle relative funzioni, compresa la funzione tampone; 3. Frammentazione aree agricole e conseguente aumento della vulnerabilità dell'area	1. Pianificazione di interventi per la mitigazione dell'effetto della barriera prodotta dalla tangenziale sud 2. Salvaguardia delle aree agricole di maggiori dimensioni 3. Mantenimento di aree non edificabili negli ambiti agricoli più ampi; sviluppo delle nuove aree edificabili in contatto con le aree esistenti; sfavorire l'urbanizzato sparso e lungo gli assi stradali.	1. L'assetto viabilistico deve basarsi sugli elementi esistenti ed articolarsi dall'asse viario 2. Sviluppo di piste ciclo-pedonali integrate alla viabilità urbana e della dotazione di parcheggi in prossimità della stazione ferroviaria 3. Efficace una fascia di transizione tra l'urbanizzato ed il Parco delle Roggie 4. Contenimento delle espansioni residenziali entro il tessuto edificato	Possibilità di individuare aree con caratterizzazione terziaria, e di introdurre elementi di mitigazione e miglioramento della qualità dell'aria e del paesaggio	
	c) attrarre, attraverso la nuova accessibilità, aziende ad alto valore aggiunto (centri direzionali, studi di ricerca, lavorazioni di altissima precisione ecc)		1. Frammentazione aree produttive elevata rispetto al riferimento provinciale	1. Sviluppo delle nuove aree industriali in relazione con le aree industriali esistenti, così da razionalizzare i trasporti e i servizi e compattare la forma urbana	Ambiti di trasformazione ad uso industriale, localizzati in corrispondenza del nuovo nodo infrastrutturale a confine tra Magnago e Vanzaghella, in prossimità dell'area industriale di Busto Arsizio, l'altro all'estremità opposta dell'abitato, in corrispondenza dell'accesso a Magnago da Castano Primo, nei pressi dello svincolo col raccordo autostradale Malpensa – Boffalora.	I progetti di infrastrutture (circonvallazione, Boffalora-Malpensa, ferrovia), sono considerati come opportunità di sviluppo e vengono anche considerati come incentivo o richiamo per aziende ad alto contenuto tecnologico	
2. Sviluppare il sistema produttivo industriale/artigianale, per "poli"	a) confermare il tessuto produttivo attivo, permettendo l'ampliamento delle singole aziende, in misura limitata se all'interno dell'abitato	1. BTC (Biopotenzialità territoriale Mcal/ha/anno) 2. Hs standard apparati (mq/abitante) 3. Indice di impermeabilità dei suoli (Superficie impermeabilizzata/ superficie totale)	1. Zone industriali localizzate nel centro storico 2. Disturbi alle residenze per inquinamento e traffico da trasporto pesante 3. Possibile chiusura dei varchi individuati dalla rete ecologica provinciale	1. Pianificazione di interventi per la mitigazione dell'effetto della barriera prodotta dalla tangenziale sud 2. Rilocalizzazione delle industrie in aree più idonee, a margine dell'abitato, in sinergia con le aree industriali esistenti	1. Definizione dell'ambito di trasformazione B della delocalizzazione industriale		
	b) privilegiare le aziende ad alto valore aggiunto (centri direzionali, studi di ricerca, lavorazioni di precisione ecc.) disposte a		1. Perdita delle aree agricole e delle relative funzioni, compresa la funzione tampone 2. Consumo di suolo 3. Zone industriali localizzate	1. Salvaguardia delle aree agricole di maggiori dimensioni dalla edificazione 2. Rilocalizzazione delle industrie in aree più idonee, a margine	1. Garantire procedure autorizzative rapide ed incentivanti 2. Predisposizione delle urbanizzazioni delle aree in conformità alla qualità ambientale richiesta dall'insediamento	Possibilità di realizzare, nelle nuove aree di trasformazione, un'area industriale per tecnologie avanzate.	

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	indicatori utilizzati	problematiche (Stato attuale)	indirizzi (VAS)	Azioni e normativa di Piano	Contributi dei vari attori	Efficacia dell'obiettivo (questa colonna serve per il monitoraggio del Piano)
	trasferirsi nel nostro territorio		nel centro storico	dell'abitato, in sinergia con le aree industriali esistenti			
	c) ridurre le attività industriali presenti nel tessuto urbano centrale alle sole attività compatibili con la residenza, escludendo le attività pericolose ed insalubri (1 e 2 classe); nel nucleo storico in particolare, promuovere una serie di incentivi al fine di ottenerne la dismissione; e di predisposizione di aree industriali adeguate alle esigenze ed alla tipologia delle attività trasferite, predisponendo le infrastrutture più adeguate al caso		<ol style="list-style-type: none"> 1. Zone industriali localizzate nel centro storico 2. Inquinamento e traffico da trasporto pesante 3. Consumo di suolo 4. Vulnerabilità della falda, contaminazione del suolo 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rilocalizzazione delle industrie in aree più idonee, a margine dell'abitato, in sinergia con le aree industriali esistenti 2. Bonifica ex aree spaglio liquami, aree degradate 3. Previsione di zone tampone tra ambiti di trasformazione e aree rurali 4. Monitoraggi dell'aria 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Promuovere la dismissione nel centro abitato delle attività produttive e attività di riqualificazione 2. Predisposizione di aree industriali adeguate alle esigenze ed alla tipologia delle attività da trasferire: Ambiti di trasformazione per le attività industriali più ampi delle potenzialità per le nuove attività, in grado di accogliere possibili delocalizzazioni, 3. Predisposizione di infrastrutture più adeguate al caso: completamento della circonvallazione sud 	<p>Disappunto in merito all'insediamento di nuovi manufatti per attività industriali all'interno del centro abitato. È preferibile localizzare i nuovi insediamenti produttivi in apposite aree industriali o in altre località esterne al comune. Criticità in merito all'accessibilità da parte della mano d'opera e dei mezzi di trasporto per le merci nel centro urbano, ambito in cui la mobilità non si presta alla circolazione dei mezzi pesanti. Richiesta di ambiti da adibire a parcheggio, attualmente carenti ed inadatti ad assolvere esigenze derivanti dall'attività produttiva. Per quanto concernente gli incentivi relativi alla dismissione dell'area a fronte di una nuova localizzazione, l'unico aspetto considerato è la possibilità di realizzare volumi residenziali massimizzando i profitti. La risoluzione di aspetti critici legati alla lunghezza delle procedure sembrerebbero risolvibili mediante l'abbreviazione delle stesse e l'attivazione dello sportello unico per le imprese.</p>	
	d) favorire lo sviluppo delle attività economiche locali		<ol style="list-style-type: none"> 1. Frammentazione aree produttive elevata rispetto al riferimento provinciale 2. Vulnerabilità della falda, contaminazione del suolo 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sviluppo delle nuove aree industriali in sinergia con le aree industriali esistenti, così da razionalizzare i trasporti e i servizi e compattare la forma urbana 2. Bonifica ex aree spaglio liquami, aree degradate 3. Previsione di una zona tampone tra industrie e aree naturali 4. Monitoraggi dell'aria 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ricorso allo strumento del PIP di iniziativa per insediamenti artigianali e per la piccola industria 2. Ambiti di trasformazione ampi con destinazione industriale, artigianale e terziaria diversificata 	<p>Diversificare l'offerta più che ampliare o spostare lo spazio ad esse adibito. Negli spazi liberati dalle attività produttive si richiede la predisposizione di aree a parcheggio e aree a verde. La vicinanza all'aeroporto di Malpensa è considerato come possibile motore di sviluppo per l'imprenditoria locale. La qualità dell'ambiente esterno viene percepita come valore aggiunto per l'attività industriale. diversificare l'offerta attuale, anche attraverso azioni di orientamento per i commercianti (valutazioni della</p>	

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	indicatori utilizzati	problematiche (Stato attuale)	indirizzi (VAS)	Azioni e normativa di Piano	Contributi dei vari attori	Efficacia dell'obiettivo (questa colonna serve per il monitoraggio del Piano)
						domanda fatte a monte) e con interventi sulla mobilità/viabilità che seguano un progetto ben preciso che comprenda percorsi di avvicinamento e parcheggi. La pedonalizzazione delle vie più commerciali non è una panacea per il calo di vendite nei negozi. Potrebbe essere più utile prevedere parcheggi e la rivitalizzazione delle piazze.	
	e) individuare le localizzazioni più adatte per accogliere attività di tipo terziario commerciale (per sola medio-piccola distribuzione con estensione della superficie di vendita inferiore a 1.500 mq ed estensione massima totale di pavimento inferiore a 5.000 mq), ricettiva alberghiera e di servizio favorendo l'iniziativa locale ed escludendo, nel contempo, punti di vendita alimentari; evitare la localizzazione di megacentri, quali la grande distribuzione o poli ricreativi di valenza regionale		1. Perdita delle aree agricole e delle relative funzioni, compresa la funzione tampone 2. Saldatura dei nuclei di Magnago e Vanzaghello con perdita di identità e forma urbana 3. Difficoltà di sopravvivenza delle piccole attività commerciali 4. Zone industriali localizzate nel centro storico	1. Salvaguardia delle aree agricole di maggiori dimensioni 2. Mantenimento del varco (aree non edificate) tra i centri di Magnago e Vanzaghello, come indicato nel Documento d'Intesa con i comuni del Castanese; 3. costi a lungo termine causati dall'urbanizzazione diffusa (standard, trasporti pubblici e privati, servizi, reti) 4. Rilocalizzazione delle industrie in aree più idonee, a margine dell'abitato, in sinergia con le aree industriali esistenti	1. Definizione delle vocazioni funzionali degli ambiti agricoli e norme nel PR 2. Opere di compensazione degli Ambiti di trasformazione. 3. Limitazione delle dimensioni dei nuovi insediamenti commerciali 4. Ambiti di trasformazione per le attività industriali più ampie delle potenzialità per le nuove attività, in grado di accogliere possibili delocalizzazioni		
	f) favorire il recupero delle aree dismesse e dismissibili, nei centri storici		1. Mancanza di identità urbana 2. Zone industriali localizzate nel centro storico 3. Scarsa vivibilità del centro abitato 4. Saldatura dei nuclei di Magnago e Vanzaghello con perdita di identità e forma urbana	1. Mantenimento del varco (aree non edificate) tra i centri di Magnago e Vanzaghello, come indicato nel Documento d'Intesa con i comuni del Castanese 2. Rilocalizzazione delle industrie in aree più idonee, a margine dell'abitato, in sinergia con le aree industriali esistenti	1. Finalizzare lo strumento dei Piani Integrati di Intervento per il recupero delle aree dismesse o riqualificazione dell'urbanizzato esistente 2. Migliorare l'accessibilità, anche pedonale 3. Rivitalizzare il centro urbano con l'inserimento di servizi terziari, commerciali,...	Possibilità di recuperare e valorizzare l'edificato esistente. Reperimento di spazi di aggregazione.	
3. Valorizzare le aree di interesse ambientale con normative che ne tutelino e garantiscano l'integrità	a) sviluppare al meglio le potenzialità del parco delle Rogghe e delle aree limitrofe ad esso	1. Superficie totale aree naturali/superficie aree protette 2. Superficie totale aree protette 3. Indice di permeabilità dei suoli (Superficie permeabile/superficie totale) 4. n° interruzioni rete ecologica 5. BTC (Biopotenzialità territoriale Mcal/ha/anno)	1. Possibile chiusura dei varchi individuati dalla rete ecologica provinciale 2. Mancanza di collegamenti sull'asse nord/sud e di una rete di mobilità debole per gli spostamenti locali e la fruizione del PLIS	1. Pianificazione di interventi per la mitigazione dell'effetto della barriera prodotta dalla tangenziale sud 2. Creazione di una rete ciclopedonale per la fruizione degli spazi aperti e l'alleggerimento delle vie di traffico, in particolare collegamenti tra i centri di Magnago e Vanzaghello e tra l'area residenziale e le zone verdi a sud e a nord del comune	1. Tutela del varco residuo 2. Individuazione di due fasce perimetrali arboree e arbustive perimetrali all'asse stradale centrale nell'ambito di trasformazione A e "corridoio" intermedio tra i due centri abitati 3. Compensazioni degli Ambiti di trasformazione	La gran parte dei presenti reputa la presenza di detrattoni come un elemento di disturbo del paesaggio. Per una persona, la presenza della nuova tangenziale Sud è vista come elemento detrattore dei caratteri del paesaggio.	

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	indicatori utilizzati	problematiche (Stato attuale)	indirizzi (VAS)	Azioni e normativa di Piano	Contributi dei vari attori	Efficacia dell'obiettivo (questa colonna serve per il monitoraggio del Piano)
	b) valorizzare i parchi e le zone a verde esistenti, anche attraverso la valorizzazione e multifunzionalità delle strutture agricole		<ol style="list-style-type: none"> 1. Mancanza di differenziazione delle funzioni delle aree naturali esistenti 2. Frammentazione aree agricole e conseguente aumento della vulnerabilità degli ambiti rurali 3. Valore di Biopotenzialità territoriale dell'habitat naturale molto basso 4. Mancanza di collegamenti sull'asse nord/sud e di una rete di mobilità debole per gli spostamenti locali e la fruizione del PLIS 5. Vulnerabilità della falda, contaminazione del suolo 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vocazione ricreativa a nord, ecologica a sud 2. Salvaguardia delle aree agricole di maggiori dimensione 3. Mantenimento di aree non edificabili negli ambiti agricoli più ampi; sviluppo delle nuove aree edificabili in contatto con le aree esistenti; sfavorire l'urbanizzato sparso e lungo gli assi stradali 4. Formazione di fasce tampone ai lati della nuova tangenziale con rilevati, fasce arboreo/arbustive 5. Riqualificare e aumentare la dotazione di aree verdi 6. Creazione di una rete ciclopedonale per la fruizione degli spazi aperti e l'alleggerimento delle vie di traffico, in particolare collegamenti tra i centri di Magnago e Vanzaghello e tra l'area residenziale e le zone verdi a sud e nord del comune 7. Previsione di una zona tampone tra industrie e aree naturali 8. monitoraggi dell'aria 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Finalizzare lo strumento dei Piani Integrati di Intervento per il recupero delle aree dismesse o riqualificazione dell'urbanizzato esistente 2. Normative di utilizzo per le aree di interesse ambientale (fasce a nord e a sud del territorio) e degli ambiti agricoli a loro tutela 3. Compensazioni degli Ambiti di trasformazione 4. Individuazione di due fasce perimetrali arboree e arbustive perimetrali all'asse stradale centrale nell'ambito di trasformazione A e "corridoio" intermedio tra i due centri abitati 	<p>Si ritengono interventi prioritari la cura e la manutenzione del Parco e del Bosco, da effettuare in maniera più curata e continua e il mantenimento all'interno di essi di aree ad elevata naturalità. Possibilità di inserire percorsi ciclopedonali di connessione con la città. Gli spazi del non costruito, ambiti di campagna e verde pubblico rendono più vivibile il paese. Necessità di incrementare gli spazi verdi di Magnago per tutte le diverse età dei cittadini, dai bambini agli anziani. Affidato al PRG il compito di tutelare l'agricoltura, favorendo la promozione di questa attività economica ma anche l'integrazione con la città.</p>	
	c) partecipare al corridoio ecologico di collegamento Parco del Ticino/Parco Alto Milanese con l'inserimento del Parco delle Roggie		<ol style="list-style-type: none"> 1. Possibile chiusura dei varchi individuati dalla rete ecologica provinciale 2. Tendenza alla frammentazione del corridoio principale 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pianificazione di interventi per la mitigazione dell'effetto della barriera prodotta dalla tangenziale sud 2. Mantenimento di spazi rurali a margine del corridoio ecologico con funzione tampone 3. Interventi di deframmentazione come opere di compensazione delle trasformazioni 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tutela del varco residuo 2. Compensazioni degli Ambiti di trasformazione 	<p>Più del 60% dei presenti è a conoscenza della presenza del corridoio ecologico provinciale.</p>	
4. Salvaguardare le caratteristiche fisiche e sociologiche che caratterizzano la realtà urbanistica di Magnago, favorendo una qualità di vita locale equilibrata e completa, ricca di rapporti interpersonali, e promotrice di sviluppo sociale ed economico, evitando di trasformarsi in un ambiente di periferia cittadina	a) mantenere la distinzione dei due nuclei centrali, di Magnago e di Bienate, connessi da un adeguato collegamento viario, ed arricchiti da una razionale sistemazione dei servizi sul territorio, volta ad evitare un continuo ed oneroso raddoppio degli stessi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Frastagliatura [0,282*Perimetro*10/RADQ (area)] 2. Superfici e spazi aperti per la permanenza di persone/superficie ineditata totale (in ambito urbano) 3. Fabbisogno soddisfatto da fonti energia alternativa/consumo energia totale 4. Consumo elettricità/abitante 5. Hs standard apparati (mq/abitante) 6. Dimensione media delle aree edificate (A/N ha) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Valore di Habitat Standard (mq/abitante) tipico di un paesaggio agricolo suburbano, con rischio di trasformazione in un paesaggio urbanizzato rado, di periferia urbana 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rischio di trasformazione in un paesaggio urbanizzato rado, di periferia urbana: indicazione del limite di crescita demografica sul quale dimensionare la crescita insediativa 2. Necessità di mitigare il consumo energetico e di risorse dato dall'aumento di popolazione 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adeguamento dei parametri urbanistici al limite di crescita demografica individuato dalla VAS 	<p>Intenzione di mantenere "separati" i centri di Bienate e Magnago.</p>	
	b) contenere l'edificazione sparsa e il consumo di suolo e ridare un disegno ai margini urbani		<ol style="list-style-type: none"> 1. Insediamenti prevalenti a medio/bassa densità, molte industrie sparse; consumo energetico elevato a causa della distribuzione e del tipo di attività 2. Possibile chiusura dei varchi individuati dalla rete ecologica provinciale 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pianificazione di interventi per la mitigazione dell'effetto della barriera prodotta dalla tangenziale sud 2. Miglior utilizzo dell'energia e delle risorse, attraverso norme edilizie che guidino all'impiego di energie rinnovabili (solare termico, fotovoltaico), recupero e riuso delle acque 3. Saturazione dei "vuoti urbani" 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contenimento delle espansioni residenziali entro il tessuto edificato 2. Tutela del varco residuo 	<p>Si preferisce avere più campagna e una città più densa rispetto ad una più rada con presenza di infrastrutture ed edifici nella campagna.</p>	

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	indicatori utilizzati	problematiche (Stato attuale)	indirizzi (VAS)	Azioni e normativa di Piano	Contributi dei vari attori	Efficacia dell'obiettivo (questa colonna serve per il monitoraggio del Piano)
				prioritaria rispetto ai nuovi ambiti di trasformazione			
	c) favorire la riqualificazione dei centri urbani con recupero e valorizzazione del patrimonio edilizio, con possibilità di demolizione e ricostruzione, nel rispetto delle tipologie		1. Valore di Habitat Standard (mq/abitante) tipico di un paesaggio agricolo suburbano, con rischio di trasformazione in un paesaggio urbanizzato rado, di periferia urbana 2. Zone industriali localizzate nel centro storico	1. Indicazione del limite di crescita demografica, in relazione al tipo di paesaggio esistente, sul quale dimensionare la crescita insediativa. 2. Necessità di mitigare il consumo energetico e di risorse dato dall'aumento di popolazione 3. Rilocalizzazione delle industrie in aree più idonee, a margine della città, in relazione con le aree industriali esistenti	1. Adeguamento dei parametri urbanistici al limite di crescita demografica individuato dalla VAS 2. Ambiti di trasformazione per le attività industriali più ampie delle potenzialità per le nuove attività, in grado di accogliere possibili delocalizzazioni	I partecipanti si dimostrano favorevoli alla ristrutturazione dell'esistente e concordi sulla necessità di nuove unità immobiliari. Trovare un equilibrio tra la ristrutturazione dell'esistente e le nuove unità immobiliari.	
	d) favorire lo sviluppo dei centri storici valorizzando le piazze con adeguati servizi per la cittadinanza, prevedendone una graduale pedonalizzazione		1. Carenza e distribuzione disomogenea dei luoghi di aggregazione	1. Collegamenti tra i luoghi di fruizione con rete di mobilità debole, creazione di parcheggi per bici; riqualificazione luoghi pubblici esistenti, creazione di aree gioco, sport, orti comunali ecc.	1. Individuazione di due fasce perimetrali arboree e arbustive perimetrali all'asse stradale centrale nell'ambito di trasformazione A e "corridoio" intermedio tra i due centri abitati	Necessità che questi centri offrano diversi punti di attrazione ed incontro per ogni fascia di età.	
	e) promuovere, specie nei centri storici, costruzioni di qualità sia come tipologia edilizia che come materiali utilizzati, ecc., attraverso regolamenti e schemi di convenzione che tengano conto della tipologia sociale, economica ed edilizia della realtà locale		1. Insediamenti prevalenti a medio/bassa densità, molte industrie sparse; consumo energetico elevato a causa della distribuzione e del tipo di attività 2. Alta diversificazione tipologica e di materiali con scarsa riconoscibilità dei luoghi 3. Perdita delle aree agricole e delle relative funzioni, compresa la funzione tampone	1. Miglior utilizzo dell'energia e delle risorse, attraverso norme edilizie che guidino all'impiego di energie rinnovabili (solare termico, fotovoltaico), recupero e riuso delle acque, ecc. 2. Salvaguardia delle aree agricole di maggiori dimensioni	1. Contenimento delle espansioni residenziali entro il tessuto edificato 2. Compensazioni degli Ambiti di trasformazione	La difficoltà di raggiungere un'elevata qualità urbana è associabile al disordine urbano dovuto alla mancanza di edilizia di buona qualità anche correlata alla gestione degli spazi di risulta, che potrebbero essere destinati a parcheggi o per servizi, e alla mancata strutturazione del verde pubblico.	
5. Potenziare la qualità di vita locale attraverso il sistema di spazi pubblici e la rete della viabilità urbana	a) potenziare gli spazi pubblici, favorirne la fruizione attraverso soluzioni caratterizzate da elevata accessibilità e visibilità da suolo pubblico e collegarli a sistema degli spazi aperti, promuovendo la rete ciclopedonale	1. Densità strade - superficie coperta da strade/superficie totale 2. Sup. strade e parcheggi non permeabili/sup. strade e parcheggi totale (%) 3. Km piste ciclabili/Km strade (%) 4. Km piste ciclabili in progetto/Km piste esistenti (%) 5. Coefficiente di frammentazione dato dalle strade (sup. totale/lunghezza strade) 6. Hs standard apparati (mq/abitante)	1. Mancanza di collegamenti sull'asse nord/sud e di una rete di mobilità debole per gli spostamenti locali e la fruizione del PLIS 2. Carenza e distribuzione disomogenea dei luoghi di aggregazione 3. Scarsa disponibilità o accessibilità agli spazi verdi pubblici 4. Saldatura dei nuclei di Magnago e Vanzaghello con perdita di identità e forma urbana 5. Mancanza di differenziazione delle funzioni delle aree naturali esistenti	1. Creazione di una rete ciclopedonale per la fruizione degli spazi aperti e l'alleggerimento delle vie di traffico, in particolare collegamenti tra i centri di Magnago e Vanzaghello e tra l'area residenziale e le zone verdi a sud e a nord del comune 2. Collegamenti tra i luoghi di fruizione con rete di mobilità debole, creazione di parcheggi per bici; riqualificazione luoghi pubblici esistenti, creazione di aree gioco, sport, orti comunali ecc. 3. Formazione di una "rete" del verde urbano connessa con il sistema rurale 4. Funzione ricreativa a nord, funzione ecologica a sud 5. Mantenimento del varco (aree non edificate) tra i centri di Magnago e Vanzaghello, come indicato nel Documento d'Intesa con i comuni	1. Individuazione di due fasce perimetrali arboree e arbustive perimetrali all'asse stradale centrale nell'ambito di trasformazione A e "corridoio" intermedio tra i due centri abitati 2. Realizzazione di spazi destinati ad attrezzature pubbliche ed interesse pubblico o generale all'interno dei piani attuativi e dei futuri PII 3. Normative di utilizzo per le aree di interesse ambientale (fasce a nord e a sud del territorio) e degli ambiti agricoli a loro tutela	I partecipanti risultano favorevoli alla costruzione di una rete di trasporto lenta (rete ciclopedonale). Importante l'incremento degli spazi pubblici di aggregazione. La maggior parte dei partecipanti sarebbe disposta a rinunciare all'utilizzo dell'auto per gli spostamenti verso il centro del paese, a favore di una maggiore sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.	

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	indicatori utilizzati	problematiche (Stato attuale)	indirizzi (VAS)	Azioni e normativa di Piano	Contributi dei vari attori	Efficacia dell'obiettivo (questa colonna serve per il monitoraggio del Piano)
	b) evitare l'attraversamento dell'abitato con assi viari di grande calibro			del Castanese 6.Costi a lungo termine causati dall'urbanizzazione diffusa			
	c) promuovere la selezione tra traffico locale e traffico di transito, contenendo al massimo il trasporto merci all'interno		1. Traffico pesante nell'abitato e difficoltà di spostamento per la mobilità debole 2. Mancanza di collegamenti sull'asse nord/sud e di una rete di mobilità debole per gli spostamenti locali e la fruizione del PLIS 3. Presenza di attività industriali all'interno dell'abitato	1. Creazione di una rete ciclopedonale per la fruizione degli spazi aperti e l'alleggerimento delle vie di traffico, in particolare collegamenti tra i centri di Magnago e Vanzaghello e tra l'area residenziale e le zone verdi a sud e a nord del comune 2. Rilocalizzazione delle industrie in aree più idonee, a margine dell'abitato, in relazione con le aree industriali esistenti	1. Individuazione di due fasce perimetrali arboree e arbustive perimetrali all'asse stradale centrale nell'ambito di trasformazione A e "corridoio" intermedio tra i due centri abitati 2. Ambiti di trasformazione per le attività industriali più ampie delle potenzialità per le nuove attività, in grado di accogliere possibili delocalizzazioni	Nuove infrastrutture come opportunità di sviluppo e miglioramento della mobilità. Necessità di limitare il traffico veicolare di attraversamento interno al centro abitato.	
	d) ridurre al minimo l'estensione della rete viaria pubblica		1. Traffico pesante nell'abitato e difficoltà di spostamento per la mobilità debole 2. Mancanza di collegamenti sull'asse nord/sud e di una rete di mobilità debole per gli spostamenti locali e la fruizione del PLIS	1. Creazione di una rete ciclopedonale per la fruizione degli spazi aperti e l'alleggerimento delle vie di traffico, in particolare collegamenti tra i centri di Magnago e Vanzaghello e tra l'area residenziale e le zone verdi a sud e a nord del comune	1. Trasferimento del traffico pesante all'esterno dell'abitato con il completamento della circonvallazione e la possibilità di delocalizzazione delle industrie più impattanti		
			1. Saldatura dei nuclei di Magnago e Vanzaghello con perdita di identità e forma urbana	1. Mantenimento del varco (aree non edificate) tra i centri di Magnago e Vanzaghello, come indicato nel Documento d'Intesa con i comuni del Castanese 2. Costi a lungo termine causati dall'urbanizzazione diffusa (standard, trasporti pubblici e privati, servizi, reti)	1. Individuazione di due fasce perimetrali arboree e arbustive perimetrali all'asse stradale centrale nell'ambito di trasformazione A e "corridoio" intermedio tra i due centri abitati	Il traffico è una delle cause che minacciano la vivibilità di Magnago.	
6. Valutare la domanda edificatoria della cittadinanza e promuovere il soddisfacimento delle richieste dei cittadini, valutandone la specificità ed il conseguente possibile accoglimento delle stesse, solo ed esclusivamente se direttamente collegate a esigenze condivise	a) favorire l'offerta di abitazioni per i residenti a prezzi contenuti, proporzionata alle domande, contenendo la produzione di abitazioni da offrire indiscriminatamente sul mercato onde calmierare eccessi di immigrazione;	1. Hs pro capite (mq/abitante) 2. Unità abitative/famiglia 3. Costo medio mq.edilizia residenziale/costo medio provinciale (%)	1. Insediamenti prevalenti a medio/bassa densità, con standard abitativi elevati	1. limitare il consumo di suolo 2. Diversificare l'offerta abitativa attraverso una diversificazione delle tipologie edilizie e delle densità per comparti omogenei			
	b) soddisfare la diffusione dell'abitazione in proprietà e permettere l'ampliamento delle residenze da parte dell'abitante;		1. Frammentazione aree agricole e conseguente aumento della vulnerabilità dell'area 2. Saldatura dei nuclei di Magnago e Vanzaghello con perdita di identità e forma urbana 3. Valore di Habitat Standard (mq/abitante) tipico di un paesaggio agricolo suburbano,	1. Compattare la forma urbana, preferendo accorpamenti, piuttosto che nuovi edifici isolati 2. Rischio di trasformazione in un paesaggio urbanizzato rado, di periferia urbana: indicazione del limite di crescita demografica sul quale dimensionare la crescita insediativa 3. Mantenimento di aree non edificabili negli ambiti agricoli più	1. Definizione delle vocazioni funzionali degli ambiti agricoli e norme nel PR 2. Contenimento delle espansioni residenziali entro il tessuto edificato 3. Individuazione di due fasce perimetrali arboree e arbustive perimetrali all'asse stradale centrale nell'ambito di trasformazione A e "corridoio" intermedio tra i due centri abitati 4. Adeguamento dei parametri urbanistici al limite di crescita demografica		

Obiettivi generali	Obiettivi specifici	indicatori utilizzati	problematiche (Stato attuale)	indirizzi (VAS)	Azioni e normativa di Piano	Contributi dei vari attori	Efficacia dell'obiettivo (questa colonna serve per il monitoraggio del Piano)
			con rischio di trasformazione in un paesaggio urbanizzato rado, di periferia urbana	ampi; sviluppo delle nuove aree edificabili in contatto con le aree esistenti; sfavorire l'urbanizzato sparso e lungo gli assi stradali 4. Mantenimento del varco (aree non edificate) tra i centri di Magnago e Vanzaghello, come indicato nel Documento d'Intesa con i comuni del Castanese 5. Costi a lungo termine causati dall'urbanizzazione diffusa (standard, trasporti pubblici e privati, servizi, reti)	individuato dalla VAS		
	c) favorire la ristrutturazione dell'esistente o la sua radicale trasformazione, al fine di ottenere unità immobiliari abitative singole ben definite e spaziose negli interventi di riqualificazione dei centri urbani.		1. Saldatura dei nuclei di Magnago e Vanzaghello con perdita di identità e forma urbana 2. Valore di Habitat Standard (mq/abitante) tipico di un paesaggio agricolo suburbano, con rischio di trasformazione in un paesaggio urbanizzato rado, di periferia urbana 3. Valore di Biopotenzialità Habitat umano Btc Hu (in quanto indicatore di qualità ambientale urbana)	1. Limitare il consumo di suolo, preferendo il riuso dell'esistente, piuttosto che nuovi edifici isolati 2. Mantenimento del varco (aree non edificate) tra i centri di Magnago e Vanzaghello, come indicato nel Documento d'Intesa con i comuni del Castanese 3. Costi a lungo termine causati dall'urbanizzazione diffusa (standard, trasporti pubblici e privati, servizi, reti)	1. Individuazione di due fasce perimetrali arboree e arbustive perimetrali all'asse stradale centrale nell'ambito di trasformazione A e "corridoio" intermedio tra i due centri abitati 2. Adeguamento dei parametri urbanistici al limite di crescita demografica individuato dalla VAS 3. Mantenimento di standard "a verde" cautelativi dell'indice di Btc Hu		